

论竞争在国际运输服务贸易中的作用

Joseph.Francois , Ian wooton 著 吴荫东 林 祈 译

本文译自：作者于 2000 年 6 月向荷兰阿姆斯特丹庭伯特经济研究院(Tinbergen Institute)提交的研究论文之一

一、前言

1993 年，乌拉圭回合的结束及随后成立的世界贸易组织标志着多边贸易体系发出重要的改变。第二次世界大战后的贸易体制(通常指 1947 年的关贸总协定：(即 GATT 1947)是聚焦于适用于工业国之间商品贸易的规则。比较起来，尽管新的 WTO 体系包含了修改过的 GATT(现在被称为 1994 年的 GATT)，但它也包含了一个专用于服务贸易的类似的制度框架——服务贸易总协定(GATS)。它似乎还包含发展中国家作出的要参与多边贸易体系的更深入的承诺。

尽管乌拉圭回合包括了有关若干服务部门市场准入的谈判。但是，即使是按乌拉圭回合的标准，这些谈判也被证明是有问题的。结果，谈判人宣布胜利并打道回府，同意在“合乎胜方要求的若干时候重订(即延长)服务谈判的时间表”。由于服务部门的谈判同在其他部门同时进行的谈判分离，进行谈判的策略改变了。结果，这些谈判有一些(如金融服务)成功地结束了，而海事服务的谈判则谈不上成功。

海事服务谈判的症结包括国内航行权限制和国家优惠安排。回想起来，考虑到在国内航线(国内航行权)上航运业在很大程度上是受保护免于竞争的和在国际航线上该行业是免除反托拉斯规则的情况，航运业及其谈判代表反对自由化就不是令人惊讶的事了。例如，在非常直言不讳的国内航运业的支持下美国代表团非常强烈地反对在该部门，尤其是在国内航行权方面做出市场准入承诺。虽然延长的海事服务谈判在乌拉圭回合结束后延续了两年，但这些谈判最终在 1996 年 6 月 28 日结束了，当时 WTO 各成员代表团同意暂停谈判。这些代表团再次使这些谈判推迟，这一次一直推迟到计划于 2000 年开始的下一回合全面的服务谈判。

本文是关于国际运输、后勤和相关的服务的贸易的。尽管我们的讨论将经常用海事部门的术语来表达，但基本的分析适用于被指定来完成在码头上把出口变成进口的交易的整个服务链。本文分为三个部份。第一部份提供海运业结构的简要概述，这里包括了对所有权和需求的形式的论证，对支配该行业的有组织的卡特尔的讨论，以及有关这些卡特尔对价格的影响的(有限的)可获得的证据。随后，在程式化的事实的支持下我们提出一个分析模型，该模型说明了对海事服务贸易自由化有利害关系的某些基本问题。这不仅牵涉到该行业的利润的蕴涵(这当然是个在过去的谈判中一直被提出的问题)，而且也牵涉到贸易的水平和贸易国家利得的蕴涵。由于过去的谈判牵涉到海商国本身，我们认为它也与使消费国(即非海商国)的兴趣变弱相称。这些国家包括较贫穷的发展中国家。最后，我们用一个

数值实例来补充分析。这些数值起两个作用。一个作用是说明在本文的分析部份中通过实例提出的问题。另一个作用是把这个实例放在实际数字的背景下以提供所讨论的效应的相对量的粗略估计。

二、国际海运业

(一) 市场结构 在海运界，各大洋是被各航运公会占据的。这些航运公会定期开会以制定费率、分析市场状况并评估象燃料价格和港口费用这样的其他事态发展。对事态的最新发展航运公会一直以“谈话协议”和类似的协议加以补充。到 1998 年年底为止，这些协议之一的跨太平洋稳定协议控制了大约 86% 的美国与亚洲的水运贸易。另一个卡特尔——跨大西洋航运公会协议 (TACA) 控制了相当份额的北大西洋贸易。航运出版物把太平洋描绘成这样的地区：在这里如果没有得到班轮会成员公司采纳的卡特尔公司的制止（显然的好事）单个的航运公司是很可能“破坏价格等级”（显然的坏事）的。

就（在世界贸易中占有重大的份额的）美国航线而言，控制卡特尔的工作是由美国政府执行的。如果个别航运公司破坏公布的运费表规定的等级，它们就会被联邦海事委员会 (FMC) 课以严厉的罚金。为了促进航运公会的活动，这些航运公会获得反托拉斯法豁免。定价的透明度被加强了（包括要求的运费在互联网上公布），以保证共同定价是得到支持的。“FMC 在实施费率申请上的作用意味着航运公会不花一个钱就把公会协议交给外部机构监督。因此，关税申请和执行要求可能使航运公会市场支配力的实施变得更容易。（Clyde 和 Reitzes, 1995）

不同的制度安排就象是耸立着的为管理船公司协议而作出的多边努力和地区努力的纪念碑。值得注意的是联合国贸发会议班轮公会行动守则 (Unctad 1975, TD/code/13)。联合国从未正式批准该守则，而欧洲各国则要求解除（即布鲁塞尔一揽子计划）该守则的至关重要部份。一致意见是，充其量“联合国贸发会议班轮公会行动守则在班轮航运的管理框架中占有的部份非常有限。”在地区层面上，联合国允许 TACA 把反托拉斯豁免向上 / 下游业务扩展以把多式联运的费率制定包括在内，而欧欧则一直未设定有关多式联运费率制定的政策。（Veenstra, 第 3 章）。

尽管事实是该部门确实居世界贸易的中心地位，但这些影响对贸易利得的经济影响及它们与贸易政策的相互影响在有限的文献中却一直未被强调。倒不如说，从 Koopmans (1939) 和 Tinbergen (1959) 起，这类文献是更狭窄地着重于航运费率的决定及市场结构的作用。这包括了 Deakin 和 Seward (1973)、Heaver (1973) 以及 Talley 和 Pope (1985) 的著作。Sjostrom (1992) 声称，由于不正确的模型设定，在这类有关航运费率的最新文献中有许多实际上是无说服力的。

Clyde 和 Reitzes (1995) 检查了 1985 至 1988 年之间海运班轮公会向 FMC 申请的航运费率。他们寻找关于海运市场的费率结构是否以成本为基础的证据，航运公会运用市场支配力的证据或航运公司运用市场支配力在某种意义上与公会制度没有联系的证据。他们断定

“公会制度的某些方面可能造成较高的航运费率，尤其是在公会拥有一个相当大的市场份额的时候。”他们也发现“公会没有起完全卡特尔的作用使其成员的联合利润最大化”。这个最新的发现是与海事出版物的调子一致的，海事出版物一直在描述，由于个别成员的欺骗，要有始终如一的努力（它得到国家海事行政管理当局的帮助和支持）以在诱惑面前推行或恢复价格纪律。

Sjostrom(1989)指出这些航运公司可能存在，不是作为垄断卡特尔，而是要保证在一个没有竞争均衡的市场上提供航运服务。一个有可避免固定成本的市场，核心可能是空的，而且他声称各公司的串通施加了一种均衡，否则就无一生存。他检验了这个和班轮公会作为卡特尔形成对比的假设并发现了某种对核心理论的支持。

(二) 航运毛利与进口关税比较 就贸易的相对成本而言，对许多国家来说航运毛利现在远比关税壁垒重要。在 GATT/WTO 支持下的连续几轮的贸易自由化已使平均关税大大的降低了，而地区安排，如 EU 和 NAFTA，仍在进一步地降低贸易壁垒。

这与超过 8% 的航运毛利形成对照，就市场准入而言，许多国家从降低航运毛利上所获得的远比从 OECD 进一步削减关税率上所获得的更多。我们将在本文的计算部份回到这一点上。

三、一个理论模型

现在，我们回到含有运输成本的贸易的分析模型。我们提出的框架有令人关注的政策蕴涵。例如，我们指出，就控制贸易条件而言利用航运卡特尔作为次佳工具是可能的。因此，借助欧洲的优惠安排，人们可以容易地想到这种情况：非洲的航运卡特尔会允许部份地收回根据优惠的贸易安排做出的市场准入承诺。租金与卡特尔分享。如果这些卡特尔本身是欧洲的，收回是完全的。在更普遍的意义下，高航运毛利和集中的所有权的结合（见 UNCTAD 1992）表明一个强大的消费（即非海事）国对一个属于 GTTS 的有效的、赞成竞争的海事协议感兴趣。

有关竞争的信息实际上复盖了整条后勤供应链。就竞争而言，促进贸易的服务链上的任何阻塞点会导致这里指出的典型的结果。这种结果如果不是航运经营活动本身引起的，就可能是由于腐败的港口管理或装运上的垄断产生的。

(一) 基本模型 许多有关贸易和运输的文献一直着重于贸易的一般均衡模型和均衡的唯一性（例如，参见 Wegge, 1993）。相反，由于我们对市场结构感兴趣，通过使用一个简化型双重结构我们自己得到了大量的分析简单性。出现的正式模型既为运输部门给定的市场支配力均衡的分析讨论提供框架，也为本文的数值部份中的福利效应计算提供框架。

我们以通过对偶支出和收入函数为一个小国规定一般均衡为开端。如将变成明显的，对单独的产品市场（更普遍地对标准双佳模型和备择地对程式化的综合商品进出口表述）而言，这个方法使我们能够通过把惯用的几何工具正常地同局部均衡模型结合起来的方法来说明一般均衡（见 Martin, 1997, Francois 和 Hall, 1997）。产出值是用函数 $g(p, v)$ 确定的，而支出函数是用 $e(p, u)$ ：

$$g(p, v) = \max_h (p \cdot h) \mid (h, v) \text{ feasible} \quad (1)$$

$$e(p, u) = \max_c (p \cdot c) \mid f(c) \geq u \quad (2)$$

在方程(1)和方程(2), $e(p, u)$ 是为得到来自在国内价格向量 p 中的消费 c 的效用水平 u 所需的开支; 而 $g(p, v)$ 是 gdp 函数表示用国内价格 P 中的资源禀赋 V 可以产生生产 (h) 的最大收入。为了符号的简单性, 把方程(1)和方程(2)合并成一个净收入函数是适宜的。

$$z(p, u, v) = e(p, u) - g(p, v) \quad (3)$$

产出的国内需求的向量是用 e_p 给定的, $e(p, u)$ 的一阶导数相对于 p , 而国内供应则用 g_p 表示。然后贸易矩阵(净进口 M)是相对于价格的净收入函数的一阶导数:

$$M(P) = Z_p(p, u, v) = e_p - g_p \quad (4)$$

国内价格与边境价格之间的差距, $(p - p^*)$ 是对贸易的税收, 因此贸易—税收收入是用 $(e_p - g_p)(p - p^*)$ 给定。在讨论贸易体制变化的影响时, 我们使用了该方程组的一个二阶泰勒级数展开。这等于仅着重于 z 的一阶导数和二阶导数, 而且等于假设进口需求和出口供应是(近似)线性的。

在这个框架内, 我们强调可以在出口市场上得到的出口商品的交易, 然后, 这些商品以某种代价运输到被卖掉的进口市场(即转为进口)。令被交易的出口商品的数量为 q , 商品的生产者被假设为是开设在一个或数个国家内的小型完全竞争的厂商。出口的行业供给曲线按生产者价格 p_p 是线性的:

$$p_p = a + bq \quad (5)$$

航运业在码头提供把出口转变为进口的服务。这种服务是按取决于航运业竞争状况的价格 σ (航运毛利, 实质上是离岸价格与到岸价格之间的差异) 提供的。我们假设航运公司是不完全竞争的, 是与 n 完全一样的, 追求最高利润的公司与对立的航运公司竞争。船公司有可用于许多不同的国际航线的大型船队。根据这种地位他们选择一定的数量为这个特殊的生意服务, 因此航运公司在数量上竞争。

在国外市场上的消费者在进口上有一个线性逆需求函数, 同价格联系消费者把 p_c 归给被交易的数量 q :

$$p_c = x - y_q \quad (6)$$

我们假设商品面临以从价关税 t 形式出现的贸易壁垒。作为航运毛利和关税 $p_c = (1 + c)(p_p + \sigma)$ 两者的结果, 消费者在目的地支付的价格因此超过生产者得到的价格。将此改写为航运毛利的表达式, 我们得到:

$$\sigma = p_c / (1 + t) - p_p \quad (7)$$

代表公司 i 的总收入(生产数量 q_i), 是 σq_i 。我们假设航运公司是可识别的, 并按古诺竞争者行事。将方程(5)、(6)、(7)代入总收入得出公司意识到的边际收入的表达式:

$$MR_i = \frac{x}{1 + t} - a - \frac{(1 + s)[(1 + t)b + y]}{s(1 + t)} q_i \quad (8)$$

这里 $s \equiv 1/n$ 是每个航运公司享有的市场份额。我们假设航运的实际成本(保险和运费)是常数, 运输的边际成本是:

$$MC=c \quad (9)$$

求解方程 (8) 和 (9) 得商品供应的均衡数量:

$$\sigma = \frac{x - (a+c)(1+c)}{[b(1+t) + y](1+s)} \quad (10)$$

而均衡航运毛利是

$$\sigma = \frac{xs + (1+t)(c-as)}{(1+t)(1+s)} \quad (11)$$

消费者和生产者的商品的关联价格分别为:

$$P_c = \frac{x[b(1+t)(1+s) + ys] = y(a+c)(1+t)}{[b(1+t) + y](1+s)} \quad (12)$$

$$P_p = \frac{b[(as-c)(1+t) + x] + ay(1+s)}{[b(1+t) + y](1+s)}$$

如果 $s=1$, 航运业是垄断的。由于 s 变成较小, 公司对商品的感受到的需求变成更具弹性而且它们失支市场支配力。随着 s 接近于零, 每个厂商都有极微小的市场份额并竞争地作出反应。公司的市场支配力有两个要素。首先, 它们向消费者索要超过船公司边际成本的价格。此外, 船公司对生产者利用其买家独家垄断支配力。生产者的边际成本日益增加, 而且, 必然地, 船公司限制了他们的购买。

(2) 竞争增加的效应 我们通过改变航运业公司数量 n (这类增加的竞争可能是 GAST 相关的航运航线本身的自由化的结果, 或是供应链某种相关的自由化的结果) 来模拟竞争水平增加的效应。

如果 n 增加了, 那么每一家有责任的公司的市场份额 s 下降。这些公司将感觉到它们的市场需求是更有弹性, 而且必然地将更竞争地表现。然而, 如果公司的数量下降, 该行业将变得更集中而留下来的公司将根据不断增加的市场份额运用增加的支配力。

当然, 公司的数量实际上不需要改变。相反, s 反而可以被看成是航运市场竞争程度的指示器。按这个解释, s 的下降反映了更竞争的环境 (由于 n 变得更大, 市场份额下降而且船公司的毛利变得更接近于边际成本)。如果航运公司在保持共同费率上的影响趋于下降或如果航运公会活动变成受治于反托拉斯法, 那这种情况就会出现, s 的增加就表明航运公司在市场上发挥更大的影响, 导致更多的串通。

图 1 显示变化中的 s 对价格、数量和利润的影响。由于航运业从相当于完全竞争者转变为充当垄断者, 消费者支付日益增加的价格而交运的数量减少。假设较少的产品是被人要求的, 生产者得到的价格下降了。生产者价格和消费品价格 (图中的阴影部份) 之间的日益增大的差距是 σ , 被船公司占有的毛利, 而且在航运业变得日益集中的时候, 这条曲线就单调地从零上升。因此, 当航运业竞争地表现时, 航运毛利等于 c , 航运的边际成本。在航运业处于完全串通状况且船公司充分地利用其垄断力量时, 毛利达到其最高水平。

(三) 贸易自由化的利益 关税是如何贸易状况的呢? 在有一个竞争的航运业的情况下, 贸易自由化的受益者是进口国的消费者和出口生产商。在航运业是不完全竞争的情

况下,更自由的贸易体制的好处部份地被航运公司占有。图 2 显示了各种程度的关税的均衡,这种均衡在出现双头卖主垄断的航运业的情况下上升。

由于关税减少,交易的数量上升了,因为消费品价格下降了。这种需求上升导致生产者得到较高的价格。然而,贸易自由化的好处并没有完全流入生产者和消费者的手里。船公司可以利用更自由的贸易体制,通过其拥有的一种更大的垄断加价,来取代部份的贸易一税收不和(在消费品价格和生产者价格之间)。由于关税继续降低,航运公司得到比其边际成本更大的毛利,结果形成不断增加的巨额利润。

航运业集中、关税壁垒和最适宜的航运毛利之间的关系用图 3(等高线图)加以说明。航运业越集中(或卡特尔更强),关税壁垒越低,航运毛利越大。

四、一个数值实例

根据前面得到的分析结果。我们现在回到一个计算的实例。我们直接在我们理论框架里工作,以便把福利变化与贸易和航运业结构联系起来。进行这项工作使人想起出口商的观点:由于贸易均衡条件的恶化航运部门不完全竞争的影响被实现了。评价一般均衡中这种贸易条件震荡的福利影响的合适方法是贸易平衡函数(Lloyd 和 Schueinberger, 1988; Anderson 和 Neary, 1992)。通过评价保持不变效用(即为保持福利所需要的净转移)所必需的贸易平衡的变化,考虑到实现的相对边境价格的变化,我们根据这个方法估计出一个由这种震荡产生的福利变化的货币度量值。减少国内效应的一般均衡系统震荡有效地增加需要的收入以达到给定的效用水平,因此需要来自世界其它地方的转移来维持这种效用水平。贸易余额 B 仅仅是在方程(3)定义的净收入方程,即:

$$B = z(p, u, v) \quad (13)$$

我们可以用方程(13)的二阶泰勒级数展开来估计我们的贸易条件震荡对福利的影响,得到了下面适合于生产者的结果:

$$\Delta B = q\Delta P_p - \frac{1}{2b}(\Delta P_p)^2 \quad (14)$$

通过添加方程(14)作为一个简单的计算模型,我们补充了在第三部份定义的方程组。根据 1995 年的平均宏观经济数据,我们研究了三个程式化地区的发展中经济体。这些数据见表 1。

我们的基本实验需要在这些程式化经济体中的每一个经济体都有假设的完全消除关税的进口市场(即全面的、无条件的市场准入)。我们观察这些交易(c·i·f 和 f·o·b 度量之间的回航和出运金额的差异)的航运毛利,但无法确定毛利是反映运输的成本或者是航运公会享有的市场支配力程度的典型产品。(在边境内我们也没有看到与相关成本有关的额外的分配/航运毛利)。因此,在我们的实证运用中我们为航运业设想了各种具体的市场结构,范围从竞争的到完全串通的(垄断)并相应地在边际成本和利润之间分配航运毛利。根据这些有关市场结构的备择假设估计的贸易自由化的福利效应见表 2。

从表 2 可以看到,改善市场结构的好处主要取决于航运业的竞争程度(A 组)。在一个极端,竞争的航运部门意味着把贸易条件改善的全部好处给生产者。相反,更为串通的行业能够占有实现了的利益的巨大份额,这些利益是随市场准入条件的这些变化而来的。例如,就一切情况而论,在航运业是集中的并完全利用其市场支配力为本身占有这些利益中的一部分的时候,生产者会把大致一半的来自全面的和无条件的市场准入的利益让给航运业。相关的效应包括交易量增加较少(表 2 β 组),以及航运价格极剧上升(表 2 C 组)。

从这些实验中浮现出来的信息是,就大致的数量级而言,航运业的竞争结构确实是一个重要的问题。来自市场准入承诺的已实现的利益在很大程度上取决于这个能促进贸易的行业的定价结构。

五、总结与结论

在本文中,我们的目标是一直是就贸易利益和贸易自由化利益的分配来检验运输部门市场结构的重要性。我们已指出不完全竞争的中介的存在对贸易流动和贸易利益的分配会有很大的影响。在航运业缺少某种形式的放松规章制度管理的情况下贸易自由化将不能产生其他人所想象的增加的好处,因为航运公司将攫取一部份贸易利益。

把分析模型同“实际数据”结合起来,我们指出这些效应的相关数量是相当大的。贸易自由化同当前的贸易气候会导致航运公司占有多边贸易承诺利益的很大部份。这突出了贸易和运输部门本身(海运、空运、货车运输和后勤链相关联系)竞争之间的重要关系。对旨在更广泛的贸易自由化的多边努力而言,GATS 在这方面的谈判有重要的蕴涵。

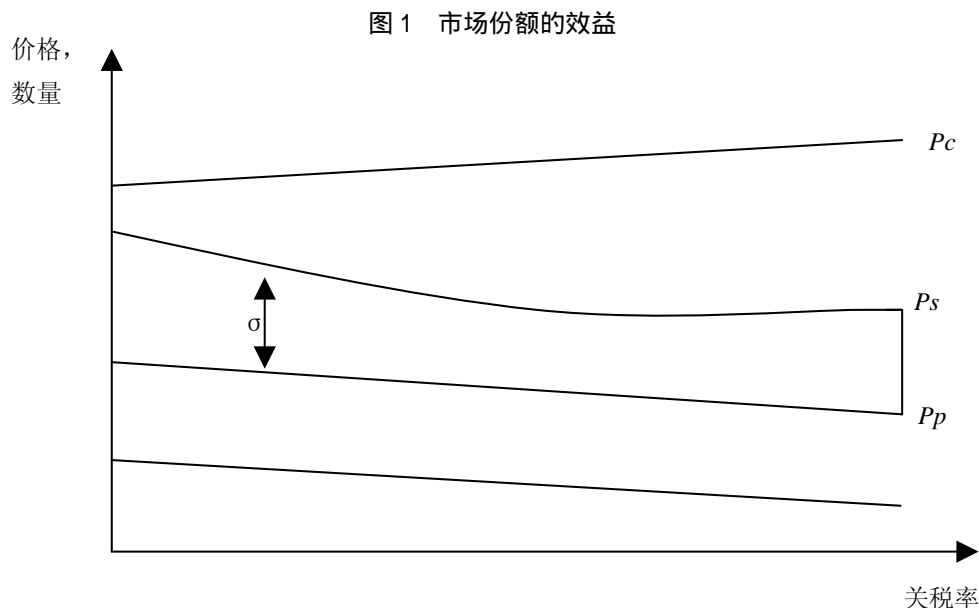


图 2 贸易自由化的效益

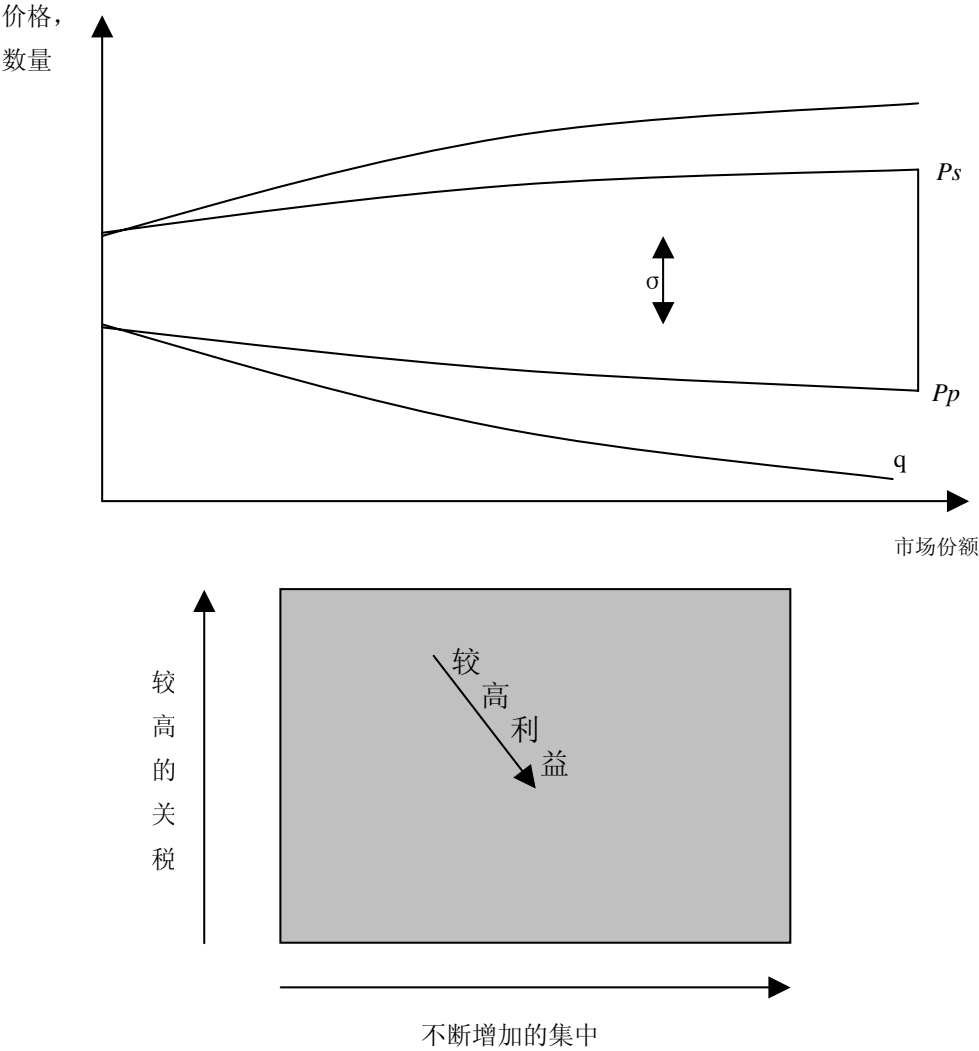


表 1 贸易和收入数据

	程式化地区的发展中经济体		
占 GDP 百分比的数量	撒哈拉沙漠以南地区和南非	拉丁美洲	南亚
GDP	100.0	100.0	100.0
出口 (f. o. b)	23.6	10.4	12.8
出口 (c. i. f)	24.9	11.0	13.4
进口 (f. o. b)	23.7	11.9	14.5
进口 (c. i. f)	24.6	12.4	15.0
出口的关税收入	1.2	0.6	0.9
	4.9	5.2	6.4
	9.6	10.1	9.1
	-10.0	-10.0	-10.0
	3.5	3.5	3.5

表 2 贸易自由化的效应

A 贸易自由化的收入效应(与完全竞争挂钩)

程式化地区的发展中经济体	完全竞争	公司数				垄断
		n=10	n=5	n=4	n=2	
撒哈拉沙漠以南地区和南非	100.0	90.8	83.3	80.0	72.6	51.6
拉丁美洲	100.0	90.7	83.2	79.9	75.0	51.4
南亚	100.0	90.5	82.8	79.5	74.5	50.8

B 贸易自由化在对出口的效应(百分比变化)

程式化地区的发展中经济体	完全竞争	公司数				垄断
		n=10	n=5	n=4	n=2	
撒哈拉沙漠以南地区和南非	31.8	29.2	27.0	26.1	22.2	17.5
拉丁美洲	33.5	30.8	28.5	27.5	26.0	18.4
南亚	41.4	38.0	35.2	33.9	32.1	22.7

C 贸易自由化对航运价格的效应(百分比变化)

程式化地区的发展中经济体	完全竞争	公司数				垄断
		n=10	n=5	n=4	n=2	
撒哈拉沙漠以南地区和南非	0.0	4.6	8.5	10.2	12.7	25.5
拉丁美洲	0.0	4.6	8.5	10.2	12.7	25.5
南亚	0.0	6.3	11.6	13.9	17.4	34.7

译者单位：厦门大学图书馆 福州大学阳光学院外文系
 邮政编码：361005 350015

(上接第 58 页)对成员国之间的贸易影响也几乎可以忽略。而基于 GATS 的多边方法在提升东盟地区内服务贸易自由化程度上则显得更有效率。该观点得到了 Nikomborirak 和 Stephenson (2001) 的响应,他们注意到:

(各国)在 GATS 中所作的承诺比在 AFAS 中所作的承诺更加大胆,影响也更深远。各成员国在 GATS 中所作的承诺的自由化内容在 AFAS 中却被淡化了,而不是得到深化。进展甚微的原因可被归结为四个主要方面,即: 对开放服务市场缺乏政治意愿与有诚意的承诺; 谈判框架薄弱; 法律约束; 与 金融机构有限(pp.7-10)。

如果 AFAS 想拥有“牙齿”——即想拥有“强制实施效力”的话,那么在未来的几轮谈判中,所有的成员国都应当做出更大胆和更有效的承诺。然而,正如 Nikomborirak 和 Stephenson (2001) 所观察到的那样,这些要求,反过来,又要求东盟要有更大的政治意愿、要增强紧迫感和增强合作以确保对服务贸易的数据提供更便捷的使用途径、要在法律和法规方面增加透明度、以及要求东盟所有的成员国采取“目标导向法”来实现服务贸易的自由化。

译者单位：厦门大学经济学院国际经济与贸易系
 邮政编码：361005